

KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

Nr 16 (59)

ROK CZWARTY Warszawa, dnia 16 — 31 sierpnia 1951 r. Cena 0.75 gr

RACJONALIZACJA POMAGA W UZYSKANIU PEŁNEJ SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ I GOTOWOŚCI BOJOWEJ JEDNOSTEK

GŁĘBOKA MIŁOŚĆ LUDOWEJ OJCZYZNY ŹRÓDŁEM NASZYCH SUKCESÓW

Przed dwoma tygodniami odbyła się uroczysta promocja podchorążych naszej służby w Oficerskiej Szkole Samochodowej. Młodzi oficerowie wykazali się w znacznej większości bardzo dobrymi i dobrymi postępami w nauce i dyscyplinie. W tym samym czasie odbywały się Zloty kierowców służby samochodowej w poszczególnych Okręgach. Najlepsi z nich otrzymali odznaki „Wzorowego Kierowcy". Na wystawach racjonalizatorskich, jakie miały miejsce na terenie letnich obozów WP, mechanicy i specjaliści naszej służby zademonstrowali szereg cennych usprawnień i pomysłów, które przyczynią się do dalszego podniesienia gotowości technicznej pojazdów, usprawnią jego użytkowanie i konserwację, oraz przyniosą nowe poważne oszczędności.

Z dumą możemy stwierdzić, że w naszej służbie nieustannie rosną szeregi przodowników wyszkolenia, wzorowych kierowców i zasłużonych racjonalizatorów. Dali temu dowód wychowankowie Oficerskiej Szkoły ppor. Bandrowski, Kużyk, Dąbrowski i Manaj. Dają temu dowód nasi przodujący kierowcy i mechanicy plut. Kuźniar, Zgrabka, kpr. Brzęczyk, Pająk, Sołtysiak, Grabczak, Kaszyński i wielu innych, którzy nie szczędząc swych sił, pełnią wzorowo służbę w szeregach Ludowego Wojska i dochowują wierności przysiędze żołnierskiej.

Głęboka miłość ludowej Ojczyzny jest źródłem coraz to nowych i nowych sukcesów żołnierzy naszego wojska. Porywa ich zapał bohaterskiej klasy robotniczej, budującej promienne jutro — Polskę Socjalistyczną. Twórcy Planu 6-letniego, budowniczowie Nowej Huty, Wizowa, Warszawy i setek innych wielkich budowli w naszym kraju, dają przykład żołnierzom, jak walczyć i zwyciężać o Pokój i Socjalizm.

Na wspaniałe sukcesy produkcyjne i gigantyczne budownictwo Planu 6-letniego odpowiada nasz żołnierz jeszcze bardziej wzmożonym wysiłkiem wyszkoleniowym, celującymi wynikami w okresie letnich ćwiczeń, dalszymi osiągnięciami w konserwacji i użytkowaniu swego cennego sprzętu oraz wzorowym przygotowaniem się do nadchodzącej inspekcji jesiennej.

Żołnierz Ludowego Wojska Polskiego, wychowany na najlepszych tradycjach polskiego ruchu rewolucyjnego, mając za wzór wielkich synów naszego narodu: Kościuszkę, Dąbrowskiego, Waryńskiego, Dzierżyńskiego i Świerczewskiego, złączony z Armią Radziecką utrwaloną w boju przyjaźnią, wie dobrze jakich to wartości jest obrońcą i jakiego broni budownictwa. Dlatego z taką odrazą potępił garstkę sprzedawczyków, która za dolary i funty prowadziła akcję szpiegowsko-dywersyjną w WP. Zdemaskowanie i ukaranie podłych zdrajców, agentów anglo-amerykańskiego imperializmu, powitali żołnierze naszej służby, jako jeszcze jeden objaw rewolucyjnej czujności naszej partii i zwartości całego wojska skupionego wiernie pod dowództwem Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego wokół władzy ludowej i ojczystego sztandaru.

Sprawiedliwy i surowy wyrok Najwyższego Sądu Wojskowego, będący wyrazem woli całego narodu raz na zawsze unieszkodliwił zdrajców naszej Ojczyzny. Tym samym imperialistyczni organizatorzy wojny stracili swych najlepszych agentów. Odwetowcy zachodnio-niemieccy stracili swych najlepszych sojuszników w planach napadu na Polskę. Obóz wojny otrzymał nowy dotkliwy cios.

Ale przebieg procesu odsłonił nam, w jak podstępny sposób działać może wróg naszej ludowej Ojczyzny, jakich perfidnych chwyta się metod. Fakty te winny stać się dla nas groźnym ostrzeżeniem i poważnym nakazem wzmożenia czujności, zaostrzenia walki o przestrzeganie tajemnicy wojskowej i wzmożenia dyscypliny.

Na krecią robotę sprzedawczyków, godzącą w nasze pokojowe budownictwo socjalistyczne, na chęć osłabienia naszego ludowego wojska, żołnierze nasi odpowiadają wzmocnieniem nierozerwalnej więzi przyjaźni i braterstwa, łączącej nas z bohaterską Armią Radziecką, podniesieniem gotowości bojowej i sprawności technicznej swych jednostek — przygotowaniem się do inspekcji jesiennej tak, aby jeszcze dobitniej wykazać całemu światu, że Wojsko Polskie stoi wiernie i nieugięcie na straży naszego budownictwa — na straży Pokoju i Socjalizmu.

(Strz.)

PROMOCJA W OFIC. SZKOLE SAMOCHODOWEJ



...Głęboka wiedza wojskowa i techniczna, którą zdobyliście w ludowej Szkole Oficerskiej, przywiązanie i miłość do naszego najlepszego przyjaciela Związku Radzieckiego i Wielkiego Wodza mas pracujących całego świata JÓZEFA STALINA jest tym, co przekazywać będziecie w Waszej dalszej pracy swoim podwładnym...

(Z przemówienia gen. bryg. Komara do młodych oficerów służby samochodowej).

Na zdjęciu: promowanie podchorążych OSS przez Głównego Kwatermistrza WP gen. bryg. Komara

PRZODOWNIK RACJONALIZACJI



Wszystkie siły dla wzorowej służby, dla Polski Ludowej — oto hasło, które realizuje plut. Kuźniar. Jest on, jak wiemy jednym z przodujących racjonalizatorów służby samochodowej. Na zdjęciu widzimy go przed trenażerem własnego pomysłu, który zademonstrował na Wystawie racjonalizatorskiej.

O osiągnięciach naszych racjonalizatorów piszemy na stronie 2 i 3.

ZE ZLOTU WZOROWYCH KIEROWCÓW



W czasie Zlotu Wzorowych kierowców Pomorskiego Okręgu Wojskowego żołnierze naszej służby dokonali wymiany myśli i doświadczeń, dotyczących swych licznych usprawnień i pomysłów racjonalizatorskich. Przodujący kierowcy i mechanicy zostali nagrodzeni przez Dowództwo za swą ofiarną pracę. Na zdjęciu: gen. bryg. Litwinienko w rozmowie z wzorowymi żołnierzami służby samochodowej st. szer. Sitkiem, kpr. Grabczakiem, st. szer. Florkowskim i kpr. Grabowskim.

MUREM NIENAWIŚCI odgradzają się żołnierze WP od zdrajców narodu polskiego

Na wieść o zdemaskowaniu szajki dywersyjno - szpiegowskiej, która działała w naszym wojsku, żołnierze służby samochodowej na licznych zebraniach i masówkach dali wyraz swej pogardy i nienawiści do podłych zdrajców naszej ludowej Ojczyzny, sługusów anglo - amerykańskiego imperializmu.

— Nienawidzę tych zdrajców — oświadczył na jednym z zebrań plut. W. Kownacki — i uważam za słuszny surowy wyrok, jaki orzekł w stosunku do nich Najwyższy Sąd Wojskowy. Chcieli oni zaprzedać nas kapitalistom, oderwać od Polski nasze Ziemie Zachodnie, pozbawić nas możliwości budowania szczęśliwej przyszłości — socjalizmu. Toteż my, żołnierze, którym powierzona jest ochrona pracy i rozwoju narodu polskiego, musimy być jeszcze bardziej czujni, jeszcze więcej się szkolić — na wyższy poziom podnosić gotowość bojową swych jednostek.

St. szer. Pawlak, korespondent naszego pisma w liście do redakcji pisze: — „W naszym pododdziale koledzy żywo dyskutowali na temat procesu kliki zdrajców. Potępiamy i nienawidzimy zdrajców, bo kochamy naszą Ojczyznę — Polskę Ludową. Wbrew knowaniom spiskowców, pragnących osłabić nasze wojsko, zacieśniać będziemy jeszcze bardziej sojusz i więzy braterstwa z Armią Radziecką na knowania szpiegowskiej kliki odpowiadamy wzorowym wypełnianiem naszych żołnierskich obowiązków, stoimy wiernie na straży polskich Wybrzeży, pracujemy dla szczęścia i rozkwitu naszej wolnej Ojczyzny".

W czasie masówki w N-tej jednostce na obozie letnim ogn. Małek stwierdził: — „Nie ma dziś i być nie może siły, która by zawróciła nasz naród z drogi prowadzącej do socjalizmu Rozgromienie kliki szpiegowsko-dywersyjnej w WP jest jeszcze jednym dowodem rewolucyjnej czujności naszej partii, siły i zwartości całego narodu i jego bezgranicznego oddania sprawie pokojowego, socjalistycznego budownictwa. Kara, jaka spotkała zdrajców z woli całego narodu jest ostrzeżeniem dla imperialistycznych podpalaczy świata, że nie powiodą się żadne próby dywersji i kreciej roboty w naszym kraju. Przeciwnie. Pomni nauk płynących z procesu jeszcze czujniej będziemy strzec swych granic i mnożyć siły naszego wojska".

NOWA ODZNAKA

Rozkazem Nr 41/MON Minister Obrony Narodowej zatwierdził wprowadzenie zamieszczonej obok odznaki wyróżniającej dla wzorowych podoficerów i szeregowców naszej służby. Rozkaz precyzuje, że odznaka przyznawana będzie żołnierzom, wykazującym bardzo dobre opanowanie materiału z wyszkolenia bojowego i politycznego, odznaczającym się nienaganną dyscypliną wojskową, wzorowym wykonywaniem swoich obowiązków w służbie oraz wybitną dbałością o przydzieloną im broń, sprzęt i inne mienie państwowe.



Gen. Bryg. Matwijewski: przodownicy racjonalizacji i WYNALAZCZOŚCI



Znany racjonalizator naszej Służby plut. Kuźniar (zdjęcie górne).

Tulejki do resorów Skody 1101 wyprodukowane przez plut. Zgrabkę, plut. Czubera i kpr. Brzęczyka.

×

Wiernie służyć Ojczyźnie, budować socjalizm w swoim kraju, gdzie gospodarzem jest robotnik i chłop — jest obowiązkiem każdego żołnierza, podoficera i oficera W. P.

Przedterminowe wykonanie Planu 6-letniego zależy nie tylko od pracy robotnika i chłopa, lecz także od pracy i nauki żołnierza. Od żołnierzy, podoficerów i oficerów Służby Samochodowej bardziej aniżeli od kogo innego może ojczyzna wymagać lepszego wyszkolenia bojowego, oszczędnego wykorzystania części zespołów samochodu oraz oszczędnego zużycia paliwa, opłacalności w wysokiej jakości napraw samochodów przy jednoczesnym obniżeniu kosztów własnych, polepszenia obsługi maszyn, zwiększenia wydajności pracy itd.

Jeśli mamy przed sobą takie zadanie, musimy zastanowić się i odpowiedzieć na pytanie, „Jak my to zadanie wykonujemy?". Jaką pomoc okazaliśmy klasie robotniczej, pracującemu chłopstwu, partii i rządowi w wykonywaniu planu i budowy socjalizmu w kraju?

Odpowiadając na to pytanie musimy stwierdzić, że Służba Samochodowa prowadzi ogromną, mrówczą pracę w wykonaniu zadań postawionych jej przez partię i rząd.

Przez przodownictwo w wyszkoleniu do przodownictwa w pracy

Samochodziarze codziennie pogłębiają swe wyszkolenia bojowe, strzegą jak oka w głowie powierzonego im majątku wojskowego i nawet zgłaszają wnioski racjonalizatorskie w dziedzinie udoskonalenia i podniesienia na jeszcze wyższy poziom wyszkolenia bojowego i ulepszenia metod pracy przy samochodach, walczą także o zastosowanie nowych sposobów obsługi i naprawy pojazdów mechanicznych, oraz o obniżenie kosztów produkcji części zapasowych i ogólnych kosztów naprawy pojazdów.



Szefostwo naszej służby szczególną opieką otacza racjonalizatorów i nowatorów stwarzając im dogodne warunki pracy w realizowaniu swoich pomysłów. Na zdjęciu gen. bryg. Matwijewski w rozmowie z przodującymi racjonalizatorami plut. Kuźniarem, kpr. Brzęczykiem i kpr. Witkowskim.

Takimi właśnie przodownikami, racjonalizatorami i wynalazcami są obecnie: sierż. Szczupak, plut. Michnicki, Czuber, Zgrabka, Kuźniar, kpt. Szczęsny, Sołtysiak, Biasik, Wątorski, Papok, Witkowski, Kaszyński, Brzęczyk, Żuk i wielu innych.

Racjonalizatorska i wynalazcza myśl tych przodowników pracuje nad zagadnieniem udoskonalenia eksploatacji, napraw, ekonomiki paliwa i innych materiałów eksploatacyjnych.

Racjonalizacja źródłem oszczędności

N. p. przy naprawie samochodu Skoda zabrakło na składnicy tulej z gumową podkładką, wówczas plut. Zgrabka, kpr. Brzęczyk i plut. Czuber skonstruowali przyrząd i odpowiednie formy i zaczęli produkować tuleje w swojej jednostce. Przeprowadzone próby wykazały nie tylko wysoką ich jakość lecz i tańszy koszt produkcji w porównaniu z cenami katalogowymi, wskutek czego, dzięki pracy tych racjonalizatorów, zaoszczędzi się państwu kilkadziesiąt tys. zł. (rys. Nr. 1).

Ci sami towarzysze skonstruowali przyrząd i produkują zawory do dętek i tłoczki do cylindrów hamulcowych (rys. nr 2, 3).

Jednym z niedociągnięć naszej służby, które drogo kosztuje państwo jest nadrozchód paliwa. Ppor. Kute przedstawił schemat i wykonał nadzwyczaj prosty przyrząd do sprawdzania sprawności działania gaźnika (rys. nr. 4). Gaźnik sprawdzony na tym przyrządzie i w razie potrzeby naprawiony zużywa oszczędnie paliwo.

O ekonomiczne zużycie paliwa

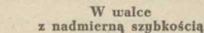
Inny przyrząd służący do określenia najbardziej ekonomicznych obrotów silnika w zależności od szybkości skonstruował ofic. Szurmiak (rys. nr. 5). Przyrząd ten również pomoże zaoszczędzić paliwo.

Wiele przykrości sprawia kierowcy gołoledź lub pokonywanie śliskich wzniesień. Na takich drogach mamy zazwyczaj poślizg kół lub zarzucanie samochodu, które nie rzadko kończy się katastrofą. W celu uniknięcia tych przykrości kpr. Żuk zaproponował umieścić na samochodzie piaskownicę, której działanie widzimy na rys. 6. Zastosowanie piaskownicy zaoszczędza ogumienie i chroni opony od niepotrzebnego tarcia podczas poślizgu kół.



Zaworki do dętek w gumowych obsadach są także dziełem trójki racjonalizatorów.

×

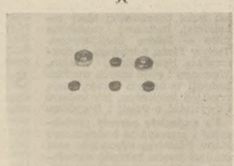


W walce z nadmierną szybkością

Dużo wypadków zdarza się wskutek przekroczenia przez kierowcę szybkości jazdy. Katastrofy te powodują często ofiary w ludziach lub kalectwa, a również niszczą kosztowny sprzęt samochodowy. Nie patrząc na to, że przez Min. Obrony Narodowej ustalone są maksymalne szybkości dla różnej kategorii pojazdów mechanicznych kierowcy często nie przestrzegają tych norm.

To też dla zwiększenia odpowiedzialności kierowcy za przekroczenie szybkości, a także dla sprawdzenia z jaką szybkością kierowca prowadzi samochód, kpr. Biasik skonstruował oryginalny przyrząd, który po włączeniu do szybkościomierza wykazuje największą szybkość, z jaką jechał

×



Tłoczki hamulcowe „własnej produkcji" wykonali plut. Zgrabka oraz plut. Czuber.

KIEROWCA na ZLOT RACJONALIZATORÓW







Ruch racjonalizatorski i nowatorski w szeregach naszej Służby świadczy o tym, że kierowcy i mechanicy WP świadomie uczestniczą w realizacji Planu 6-letniego. Do wyróżniających się inicjatywą racjonalizatorów zaliczyć należy (z lewej): sierż. Szczupaka (zdjęcie górne), kpr. Szczęsnego (środkowe) oraz kpr. Sołtysiaka.

W jednym z obozów letnich odbył się ostatnio Zlot Kierowców Racjonalizatorów i Specjalistów Samochodowych Warszawskiego Okręgu. Otwarcia Zlotu dokonał i słowo wstępne wygłosił Zastępca Dowódcy Okręgu Wojskowego do Spraw Politycznych.

Referat o racjonalizatorstwie wygłosił ofic. Nowicki.

W przemówieniu swoim omówił on znaczenie racjonalizatorstwa i nowatorstwa dla rozwoju gospodarstwa narodowego Polski Ludowej, omówił łączność jaka istnieje między racjonalizatorami w Wojsku Polskim oraz warunki, które umożliwiły tak szybki wzrost przodownictwa i racjonalizatorstwa w służbie samochodowej w WP oraz mówił o rozwoju tego ruchu od chwili zawiązania Armii Polskiej na terenie Związku Radzieckiego.

Następnie uczestnicy Zlotu przeszli do gmachu, gdzie otwarta została wystawa poświęcona racjonalizatorom i nowatorom samochodowym.

W dwóch ogromnych salach wystawiono kilkaset eksponatów. Jest tam wspaniała pomoc naukowa — kompletny przekrój samochodu ZIS-5 z części przeznaczonych na złom, wykonany przez zespół warsztatowców pod kierownictwem oficerów Makowskiego i Jakubowskiego, przyrząd, konstrukcji kan. Badery i bomb. Ciołka do odlewania i wytaczania w warunkach polowych łożysk korbowodowych, przyrząd do ściągania opon samochodowych, urządzenie ułatwiające





Przodujący racjonalizatorzy naszej Służby. Od lewej plut. Zgrabla, plut. Czuber, kpr. Brzeczyk, kpr. Kaszyński oraz kpr. Żuk.

RACJONALIZACJA DŹWIGNIĄ SPRAWNOSCI TECHNICZNEJ

Znane są nam wszystkim dobrze nazwiska przodujących racjonalizatorów — żołnierzy służby samochodowej. Niejednokrotnie pisaliśmy o ich pracy, pomysłach i usprawnieniach, których zastosowanie w praktyce przyniosło wielkie korzyści i oszczędności.

To ludowy patriotyzm i zrozumienie zaszczytnych obowiązków żołnierskich sprawiło, że nasi kierowcy i mechanicy dbają wzorowo o powierzony im sprzęt i starają się ulepszyć metody swej pracy. Dlatego tak szybko rozwija się ruch racjonalizatorski w służbie samochodowej. Powstają coraz to nowe kółka racjonalizatorów, a stare pracują owocnie pod troskliwą opieką dowództwa.

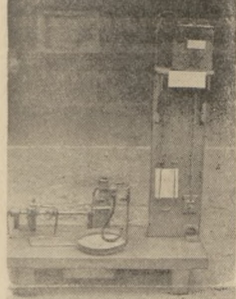
Ostatnio przeglądem w tej dziedzinie były wystawy racjonalizatorskie, zorganizowane z okazji Zlotów Wzorowych kierowców. Udowodniły one niezbicie, że w każdej gałęzi naszej pracy samochodziarskiej istnieją możliwości najprzeróżniejszych usprawnień. Usprawnienia te dają wiele zaoszczędzonych materiałów i roboczogodzin, ułatwiają pracę kierowcy i mechanika w jednostkach. Widzimy, że wszędzie tam, gdzie żołnierze przejawiają szeroko rozwinięty zmysł racjonalizatorski, a następnie stosują w swej codziennej pracy szereg usprawnień, poziom techniczny parku samochodowego i gotowość bojowa jednostki stoją na wysokim poziomie.

*

* *

— „Wystawa pomysłów racjonalizatorskich dała nam bardzo dużo. Zapoznaliśmy się z wieloma usprawnieniami codziennej naszej pracy, postaramy się jaknajszybciej zastosować je u nas w jednostkach. Przekonaliśmy się naocznie, że „nie święci garnki lepią", że każdy z nas może również wprowadzić choćby drobne usprawnienia w swej codziennej pracy, upraszczając lub oszczędzając tym materiały. Od tej chwili będziemy uważniej patrzyli na wszystko, co wykonujemy i co się dokoła nas dzieje i napewno w przyszłym roku, na następną wystawę, wielu z nas przywiezie swoje eksponaty racjonalizatorskie".

szer. NOWACKI, Wzorowy Kierowca



Przepływomierz dysz i pomiar poziomu paliwa w gaźnikach. Wykonawca oficer Kute.

×

kierowca Zrzucić wskazania strzałki przyrządu kierowca nie może, ponieważ przyrząd jest plombowany. Dla ustawienia strzałki w normalne położenie trzeba zdjąć plombę, przesunąć strzałkę w dół i ponownie zaplombować przyrząd. Czynność tę powinien wykonywać pomocnik d-cy jednostki do spraw technicznych, wobec czego kierowca po powrocie do parku zmuszony będzie zameldować przełożonemu, gdzie, kiedy i dla czego przekroczył szybkość jazdy i otrzyma odpowiednią karę za nie wykonanie rozkazu Min. Obrony Narodowej.

Można byłoby przytoczyć jeszcze dużo przykładów odnośnie racjonalizacji i wynalazczości, jednak już z podanych wyżej należy wywnioskować, że w naszej Służbie Samochodowej myśl racjonalizatorska zaczęła pracować. Ale niestety dopiero zaczęła i to nie we wszystkich jednostkach.

O pełny rozwój ruchu racjonalizatorskiego

Przed całym kolektywem samochodziarzy wojskowych staje więc zadanie: Jeszcze szerzej rozwijać i pogłębiać rozpoczęty ruch nacjonalizatorów i wynalazców.

Przodownikami tego zagadnienia muszą być przede wszystkim członkowie PZPR i ZMP, którzy powinni nie tylko brać w tym bezpośredni udział lecz zorganizować i pociągać za sobą bezpartyjnych żołnierzy, podoficerów i oficerów.

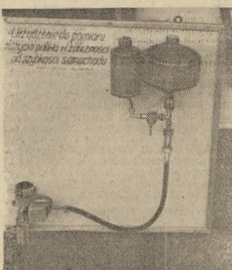
Technicy, inżynierowie i oficerowie jednostek i sztabów powinni okazywać techniczną i praktyczną pomoc w postaci konsultacji, pomocy przy obliczeniach, w wykonaniu rysunków technicznych itd. Bardziej cenne propozycje powinny być rozpatrywane komisyjnie z wnioskiem o wprowadzenie ich w życie.

Należy dążyć, aby każda racjonalizatorska propozycja, nawet nieważna na pierwszy rzut oka, była rozpatrywana, a konstruktorowi okazana pomoc. W jednostkach zawsze znajdzie się tematyka z dziedziny racjonalizacji, a najlepszym spisem tematów jest samo życie i potrzeby jednostki.

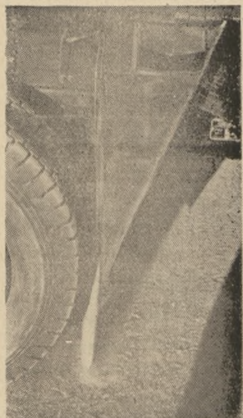
Nad tym należy właśnie obecnie pracować, biorąc przykład z tych towarzyszy, których fotografie umieszczone są w niniejszym numerze naszego pisma.

GEN. BRYG. A. MATWIJEWSKI

×



Przyrząd do pomiaru zużytego paliwa w różnych szybkościach jest pomysłem oficera Szurmiaka.

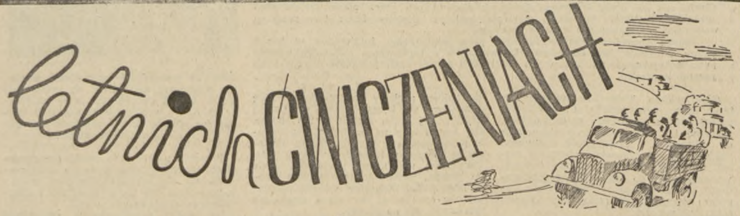


Kpr. Żuk skonstruował piaskownicę, sypiącą piasek pod tylne koła samochodu. Praktyczne to urządzenie zabezpiecza samochód przed poślizgiem w czasie ślizgawicy. Prosta konstrukcja tego urządzenia umożliwia zbudowanie piaskownicy w każdym warsztacie samochodowym, jak również zabudowanie do pojazdu nie nastręcza większych trudności.





Racjonalizatorzy i nowatorzy to jednocześnie i agitatorzy Partii i Organizacji ZMP-owskiej. Szkolenie polityczne jest im pomocą w realizowaniu nowych usprawnień. Takimi są (z prawej): ZMP-owiec plut. Mielnicki (górne zdjęcie), ZMP-owiec kpr. Witkowski (zdjęcie środkowe) i ZMP-owiec kpr. Pająk (zdjęcie dolne).



– WZOROWYCH KIEROWCÓW

wciąganie na samochód beczek z benzyną itp.

Wystawiono tam cały szereg tablic schematycznych, ułatwiających poznanie budowy samochodów, tablice dające możność w sposób obrazowy ustalić, kiedy dana część samochodu, w zależności od ilości przejechanych kilometrów, musi być smarowana. Wystawiono również przyrządy do badania instalacji elektrycznej świec, mierzenia poziomu paliwa w gaźniku zbudowane według pomysłów żołnierzy.

Nadto przedstawiono przykłady zużytkowania odpadków metalowych, części zamienne wykonane w warunkach warsztatowych, skrzynki narzędziowe i wiele innych ciekawych i pożytecznych usprawnień i wynalazków.

W ramach Zlotu odbyły się pokazy, gimnastyczne ćwiczenia wykazujące sprawność kierowców w opanowaniu maszyny, popisy strzeleckie oraz defilada wozów. Odbył się też trudny i uciążliwy terenowy raid samochodów ciężarowych, w którym wzięło udział sześć zespołów po cztery wozy.

Na zakończenie Zlotu przeprowadzono dyskusję uczestników na temat swoich prac, na temat stosowanych metod oszczędności paliwa. Po podsumowaniu wyników Zlotu, wyróżniającym się uczestnikom wręczono cały szereg cennych nagród. Puchar przechodni Dowódcy Okręgu zdobył zespół plut. Piekarza.

ppor. St. Kubiak

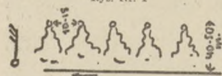
MASKOWANIE zasłoną DYMNA

Zdziwi Was koledzy z pewnością tytuł tego artykułu, a niejednemu młodemu kierowcy wyda się nieprawdopodobne maskowanie kolumny samochodowej za pomocą zasłon dymnych. A jednak można i to z dużym powodzeniem. Zapytajcie starych frontowych kierowców w Waszej jednostce, zapytajcie oficerów, a oni odpowiedzą Wam ileż to razy kolumna samochodowa pod osłoną dymnych obłoków wykonywała zadania.

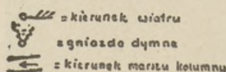
Jednostki samochodowe Armii Radzieckiej z powodzeniem i na wielką skalę stosowały osłony dymne w czasie przeprawy przez Dniepr, a jednostki samochodowe pierwszej Armii WP używały zasłon dymnych, podczas forsowana Wisły pod Warszawą i na Odrze.

Wiemy, że temat ten jest dla Was zupełnie nowy, bo przecież chyba nigdy nie spotkaliście się z koniecznością maskowania kolumny zasłoną dymną. Mając zresztą idealne warunki ukrycia samochodu w lesie na obozie letnim, byłoby nonsensem używania zasłon dymnych, gdyż obłok wydobywającego się dymu zdradziłby tylko miejsce maskowania samochodów. To też dymu jako osłony naziemnej czy przed nieprzyjacielskim lotnictwem, używamy jedynie w terenie odkrytym: jak łąki, szosy nie zadrzewione, w czasie przepraw przez mosty lub brody .

Rys. Nr. 1



Tak [illegible] się świece przy wietrze z prawej strony i z takimi odległościami jak na rysunku.



Obecnie na obozie letnim, mamy gdzie i czym maskować nasze samochody, nie wyklucza to jednak możliwości, że możemy znaleźć się w terenie odkrytym, gdzie tylko maskowanie dymem zapewni nam wykonanie zadań. I wtedy najczęściej będziemy zdani na własne umiejętności, jak wykazały ostatnie zajęcia na ten temat w N-tej jednostce.

Widzimy więc, iż zasłonę dymną uważać należy jako jeden ze środków maskowania samochodów, a zatem musimy nauczyć się maskować samochody środkami zadymiania. Pamiętajmy jednak że zasłony dymne nie możemy traktować jako stałego środka maskowania kolumny. Maskowanie zasłoną dymną uwarunkowane jest przede wszystkim od samych granatów dymnych używanych najczęściej, które po zapaleniu dymią około 7 minut.

Okres zadymiania kolumny w marszu bądź też na postoju można jednak przedłużyć przez kolejne zapalenie granatów w miejscu zużywających się przypuśćmy co 5 minut.

Drugą bodajże najważniejszą cechą ujemną maskowania dymem, to różny kierunek wiatru, lecz z nim damy sobie radę jak dowiecie się w dalszej części artykułu z zamieszczonych rysunków.

MASKOWANIE KOLUMNY W MARSZU

Przy maskowaniu kolumny podczas marszu w terenie odkrytym, dym przyczynia się do ukrycia wielkości i składu naszej kolumny przed obserwacją lotniczą i naziemną, oraz do zmniejszenia strat od ognia npla. Zasłona dymna utrudnia nieprzyjacielowi wybór celu i może spowodować, iż jego ogień będzie skierowany w puste miejsce.

Maskując koulmnę przed lotnictwem należy zadymiać tylko drogę, lecz i pewne obszary boczne celem zmylenia miejsca, w którym znajduje sie nasza kolumna.

Długość zasłony dymnej winna 1,5 — 2 razy przekraczać rzeczywistą długość kolumny, a jej szerokość winna być nie mniejsza niż kilkaset do 1 000 m.

Celem zdezorientowania lotnictwa nieprzyjacielskiego i utrudnienia mu znalezienia właściwej drogi posuwania się kolumny, należy zadymiać 2 — 3 najbliższe drogi równoległe.

Krótkie odcinki drogi nieosłoniętej, należy przekraczać w uprzednio wytworzonej zasłonie dymnej.

Przykrycie kolumny dymem, bezpośrednio po zaalarmowaniu w marszu, można wykonać przez rzucanie granatów czy świec dymnych na prawą lub lewą stronę w zależności od kierunku wiatru. (Rys. Nr. 2).

MASKOWANIE KOLUMNY NA POSTOJU

Maksowanie w tym wypadku, polega na ukryciu kolumny samochodowej przed obserwacją nieprzyjaciela, a nawet całkowitym udaremnieniu mu celnego bombardowania kolumny samochodowej przez lotnictwo.

Zamaskowanie dymem nie pozwala na dokładne ustalenie położenia celu i wyklucza zupełnie celność bombardowania.

W czasie II wojny światowej zachodziły wypadki, że lotnictwo uchylało się od bombardowania obiektów zadymionych, wiedząc o wątpliwej skuteczności swego ognia.

Przy zadymianiu kolumny należy pamiętać:

1) Zadymianie powinno być tak zgrane, by dym pokrył powierzchnię 5 — 10 razy większą niż powierzchnia zadymionej kolu-

2) Dymem należy pokryć również najbliższe punkty orientacyjne wg których nieprzyjaciel orientowałby się ostrzeliwując kolumnę.

3) Przedmiot zadymiony nie powinien znajdować się w środku zadymionej powierzchni.

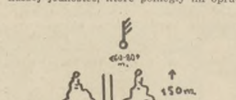
4) Stosować równocześnie zasłony pozorne w odległości 2 — 5 kilometrów od zadymionej kolumny.

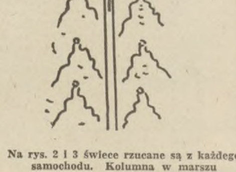
5) Zadymianie stosować również w nocy gdy nieprzyjaciel używa sztucznych środków cświetlających.

6) Nie wytwarzać zbyt gęstego dymu, gdyż jest to zbędne utrudnianie działania i zużywa zbyt dużo środków dymotwórczych.

7) Pamiętać by zasłona dymna była jednolita, tj. bez tzw. „okien".

Przeprowadzone zajęcia pokazowe w naszej jednostce, które pomogły mi opra-





Na rys. 2 i 3 świece rzucane są z każdego samochodu. Kolumna w marszu

cować ten artykuł, wykazały, że kierowcy bardzo dobrze i szybko potrafią maskować kolumny samochodowe dymem mimo, iż zetknęli się pierwszy raz z tym sposobem maskowania. Po ogłoszeniu alarmu w przeciągu 4 minut obiekt zadymienia, w tym wypadku szosa po której miała przejechać kolumna, był już zadymiony. Również zadymienie kolumny w marszu odbyło się sprawnie i skutecznie. W zajęciach brali udział sami kierowcy, ażeby lepiej zapoznać się z szczegółami maskowania. Wyróżnili się następujący kierowcy: Kofelski, Pędziak, Glinicz, Rusztecki, Zduńczyk i Żerdziuk.

CZY umiesz odkażać samochód?

Jednym z nieprzyjaciół kierowcy, za pomocą którego wróg dąży do uniemożliwienia nam wykonania zadania bojowego, są środki walki chemicznej — gazy trujące.

Wynika stąd oczywisty wniosek, że każdy kierowca wojskowy musi umieć zwalczać środki chemiczne wroga, ustrzec soebie samego przed ich trującym działaniem oraz odkazić broń osobistą, samochód i ładunek.

Samochód odkażać możemy całkowicie i częściowo. Dla nas kierowców wojskowych szczególne znaczenie posiada umiejętność częściowego odkażania samochodu. Odkażanie częściowe stosujemy bowiem wówczas, gdy w czasie marszu zachodzi konieczność uzupełnienia materiałów pędnych lub smarów, zmiany uszkodzonej opony, wykonania przeglądu technicznego lub usunięcia nagle zaistniałej niesprawności, wyładowania przewożonego ładunku itp.

Do przeprowadzenia częściowego odkażania służyć nam mogą trojakie środki. A więc w pierwszym rzędzie środki podręczne, jak słoma, szmaty, pakuły, siano itp.., następnie zaś specjalne środki chemiczne jak: rozpuszczalnik, tj. płyn będący mieszaniną benzyny z naftą oraz odkażalnik tj. specjalna ciecz, usuwająca dzięki swojemu składowi chemicznemu szkodliwe działanie gazów.

Częściowe odkażanie samochodu przeprowadzamy w następujący sposób:

Ustawiamy samochód tak, aby był on skierowany chłodnicą pod wiatr, poczym nie zdejmując maski p-gazowej, zakładamy ubranie ochronne. Właściwą pracę przy odkażaniu rozpoczyna przygotowanie tamponów ze szmat i pakuł, na które równocześnie wykopujemy nieopodal dołek, tak aby można je było natychmiast po użyciu spalić.

Z chwilą, gdy tampony mamy już gotowe przygotowujemy rozpuszczalnik, używając do tego celu benzynę, znajdującą się w zbiorniku samochodu. W zrobionej w ten sposób mieszaninie zanurzamy tampony i przecieramy nimi kilkakrotnie (conajmniej dwa — trzy razy) te części samochodu, z którymi będziemy się osobiście stykać lub wykonywać przy nich pewne prace.

W ten sposób przeprowadzamy częściowe odkażanie samochodu i broni. Jest to jednakże jedynie sposób zaradczy wywołany natychmiastową koniecznością. Każdy samochód i jego ładunek, jak również i broń muszą być odkażone z trujących środków chemicznych całkowicie. Prace te przeprowadzamy na specjalnych punktach odkażania oraz za pomocą specjalnych środków chemicznych.



obrońca kierowcy MASKA P-GAZOWA

Maska przeciwgazowa jest prawdziwym przyjacielem i obrońcą kierowcy. Chroni ona nas przed trującymi skutkami, stosowanych przez nieprzyjaciela chemicznych środków bojowych, pozwala przebyć skażony teren bez przerwy, wstrzymującej wykonanie zadania bojowego.

Maska przeciwgazowa ocaliła już życie niejednemu żołnierzowi w latach wojny z niemieckimi faszystami, którzy celem wypróbowania radzieckiej obrony przeciwchemicznej na niektórych odcinkach frontu użyli pocisków napełnionych gazami trującymi.

Obowiązkiem kierowców wojskowych jest umieć niezawodnie i natychmiast posługiwać się maską przeciwgazową, znać jej budowę i należycie chronić ją od zniszczenia. Umiejętność sprawnego nakładania, zdejmowania i chowania maski p-gazowej winniśmy stale ćwiczyć, wykorzystując do tego celu przeprowadzane ćwiczenia oraz różnego rodzaju imprezy sportowe, jak raidy motocyklowe, samochodowe itp.

W czasie marszu kolumny samochodowej nad bezpieczeństwem chemicznym czuwają specjalni obserwatorzy, którzy w wypadku odkrycia nieprzyjacielskich, trujących środków chemicznych podają sygnał — „Gaz". Kierowca zatrzymuje wówczas samochód, zamyka oczy, wstrzymuje oddech i natychmiast nakłada maskę przeciwgazową. Z tego też powodu niedopuszczalnym jest howanie maski przeciwgazowej np. pod siedzenie, jak zdarzyło się to st. szer. Kowalikowi podczas przeprowadzanych w naszej jednostce ćwiczeń, lecz należy mieć ją zawsze przy sobie, gotową do natychmiastowego użycia.

Maskę przeciwgazową wkładamy w następujący sposób:

Odpinamy klapę torby, przesuwamy hełm na tył głowy (furażerkę lub czapkę zdejmujemy z głowy całkowicie), maskę chwytamy za brzegi części potylicznej (boki tylnej części maski) w ten sposób, aby kciuki były na zewnątrz, a pozostałe palce wewnątrz maski, poczym zbliżamy ją do twarzy. Nakładając maskę przeciwgazową wysuwamy podbródek silnie do przodu, zwracając jednocześnie uwagę ,aby szybki okularów znalazły się naprzeciw oczu oraz, aby guma maski nie marszczyła się na głowie.

Celem sprawdzenia szczelności założenia maski przeciwgazowej wyjmujemy pochłaniacz z torby i zatykamy znajdujący się na jego dnie otwór dłonią, poczym robimy wdech. Jeśli nie będziemy mogli oddychać, oznacza to, że powietrze nie przedostaje się bokami, pomiędzy gumową częścią maski, a głową i maska jest szczelna.

W wypadku, gdy maska jest nieszczelna lub uszkodzona należy ją zdjąć, odkręcić rurę gumową, prowadzącą od pochłaniacza i jej zakończenie włożyć do ust. Oddychać będziemy wówczas bezpośrednio przez pochłaniacz.

Jeżeli uszkodzony jest sam pochłaniacz, uszkodzenie zalepiamy wówczas gliną, szmatą lub połą płaszcza i oddychamy nadal spokojnie przez maskę.

Sprawne prowadzenie samochodu w masce p-gazowej nie należy do rzeczy łatwych. Dzięki ćwiczeniom, jakie odbywały się często w N-tej jednostce, szer. Mucha (na zdjęciu) dobrze prowadzi wóz pomimo założenia maski.

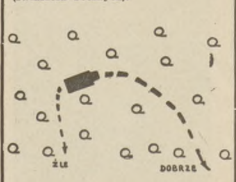
Wszelkie uszkodzenia maski przeciwgazowej stanowią jakże poważne niebezpieczeństwo dla zdrowia kierowcy, należy więc unikać ich przez właściwe konserwowanie i chronienie maski.

Na maskę przeciwgazową szczególnie źle oddziałowuje wilgoć, zbyt wysoka temperatura oraz gwałtowne wstrząsy i uderzenia. Z tego też powodu maskę po każdorazowym użyciu należy wycierać do sucha i dopiero wówczas chować do torby. W wypadku zamoczenia maski przez deszcz należy wyjąć ją z torby i wysuszyć. Nie wolno w żadnym wypadku chować jej spowrotem do mokrej torby. Maski nie należy również suszyć przy otwartym ogniu, lub przechowywać blisko pieca, gdyż niszczy to gumę i odbiera jej szczelność oraz psuje substancje chemiczne w pochłaniaczu. Maskę należy także troskliwie chronić przed wstrząsami, które szczególnie niekorzystnie wpływają na środki chemiczne, znajdujące się w pochłaniaczu, odbierając im ich zdolność pochłaniania gazów trujących.

plut. W. Figura

NA ĆWICZENIACH W LESIE PAMIĘTAJ...

Lepiej i bezpieczniej wyjechać między drzewami dłuższą drogą, niż kluczyć i cofać samochód tyłem, narażając skrzynię ładunkową na uszkodzenie o drzewa — których — siedząc za kierownicą najczęściej nie widzimy (zwłaszcza bocznych).



Pamiętaj również, że pozornie krótsza droga i manewrowanie samochodem między drzewami zabiorą Ci więcej czasu, niż skorzystanie z dłuższego ale za to bezpieczniejszego, wolnego przejazdu między drzewami.

bomb. St. Zajdel

— o przodujących żołnierzach...

NA OBOZOWYM PK Nr 2

Dobrze zorganizowana kontrola pojazdów na obozie, przyczynia się do utrzymania samochodów w należytym stanie technicznym i właściwego ich użytkowania.
Poniżej podajemy relację naszego korespondenta z pracy z punktu kontrolnego nr 2.

Drogą leśną zbliżamy się do punktu kontrolnego. Świadczą o tym tablice ustawione co kilkadziesiąt m „Uwaga zwolnić szybkość. Punk kontrolny".

„Regulującego sygnał — rozkazem" i wreszcie „Punkt kontrolny — Przygotować dokumenty".

Po lewej stronie budka dla dyżurnych. Droga zagrodzona ruchomą zaporą ze słupa, który podnosi się tylko dla pojazdów sprawnych technicznie, posiadających właściwe dokumenty, czystych i użytkowanych zgodnie z przeznaczeniem. W budce znajduje się stół, na stole telefon, otwarta książka wyjazdów samochodów, przybory do pisania i kilka książek technicznych, które studiują w wolnych chwilach dyżurni punktu.

Na ścianach portrety najwyższych dowódców — Prezydenta Bieruta i Marszałka Rokossowskiego. Na tablicy ściennej instrukcja dyżurnego punktu, wzory dokumentów i grafik dyżurów na punkcie. W otwartej szafie widać narzędzia i przyrządy do badania stanu technicznego samochodów i manometry do mierzenia ciśnienia w oponach, komplety kluczy, żarówki kontrolne itd. Na punkcie kontrolnym zastajemy szer. Kotuszewskiego Czesława z jedn. oficera Miścisklego, szer. Mondeskiego Stanisława i szer. Grenko Czesława.

Co chwila przejeżdżają samochody, które są dokładnie badane. Szer. Kotuszewski sprawdza dokumenty, szer. Mondecki stan techniczny pojazdów.

Szer. Kotuszewski Czesław, szer. Mondecki Stanisław i szer. Grenko Czesław wzorowo pełnią służbę na punkcie kontrolnym nr 2.

Dobrzy kierowcy, którzy starannie przygotowują pojazdy do drogi nie boją się przejeżdżać przez drugi punkt kontrolny. Niedbałych kierowców dyżurni punktu kontrolnego uczą i doszkalają.

Dyżurni punktów kontrolnych, tacy jak ci trzej, przyczyniają się do utrzymania samochodów w dobrym stanie technicznym, właściwego ich eksploatowania i lepszego wyszkolenia kierowcy.

kpt. Fopp Tadeusz



Każde, najmniejsze nawet uchybienie w stanie technicznym wozu jest przez dyżurnego PK zauważone. Kursanci Bednarz, Wołowski, Kurant, Wirowski muszą przed wyjazdem na ćwiczenia doprowadzić swój samochód do wzorowego porządku.

×

KURSANCI SZKOLĄ SIĘ NA WZOROWYCH KIEROWCÓW I MECHANIKÓW

Nadjeżdża kolumna samochodów: ZIS-150, GAZ-51, GAZ-63, ZIS-5. Samochody opatrzone tablicami „Nauka jazdy". Za kierownicą kursanci, przyszli kierowcy wojskowi. W skrzyni nadwozia także czterech kursantów, którzy kolejno będą prowadzić samochód. Wszyscy ubrani w kombinezony, twarze uśmiechnięte i zadowolone.

Dyżurni punktu kontrolnego nr 2 zbliżają się do samochodu. W pierwszym z nich ZIS-150 za małe ciśnienie w oponach, w następnym GAZ-63 nakrętki kół za słabo przykręcone, trzeci nie bardzo czysty. Dyżurni w każdym zauważają pewne usterki.

— „Dostaliście do szkolenia nowe samochody produkcji radzieckiej, najlepszy sprzęt" — mówi do kursantów szer. Mondecki — „musicie umieć go szanować".

Żaden z samochodów nie wyjedzie dopóki nie będzie całkowicie sprawny i czysty.

Kursanci szybko zabierają się do pracy. Dopompowują opony, dokręcają śruby, smarują, dokładnie czyszczą. Inne samochody mijają ich, oni natomiast z zapałem, chcąc nadrobić swoją poprzednią niedbałość doprowadzają pojazdy do wzorowego porządku.

„Pamiętajcie" — zwraca się do kursantów dyżurny punktu — „tak muszą wyglądać samochody, ale musicie je przygotowywać w parku samochodowym, a wtedy bez zatrzymania będziecie przejeżdżali przez nasz punkt".

— „Tak jest obywatelu dyżurny — odpowiada kursant Mucha. — Bądźcie pewni, że już nigdy nie będziemy czyścić i usuwać niedociągnięć na punkcie kontrolnym. Dostaliśmy dobrą naukę. Zapamiętamy ją na zawsze".

Zapora idzie do góry i nowe ZIS-150, GAZ-63, GAZ-51 przejeżdżają przez punkt kontrolny. Samochody prowadzą kursanci, twarze uśmiechnięte, zadowolone. Kursanci, którzy tak niedbale przygotowali samochody prosili żeby nie opisywać tego wypadku.

Rozumieją swój błąd, nie potrafili uszanować należycie nowego sprzętu przydzielonego im do szkolenia. Nie powtórzy się to nigdy.

WZOROWI: KIEROWCA — MAGAZYNIER

Kapral Nosek Bogdan przygotowując się do tegorocznego obozu letniego postanowił, że jego samochód będzie najlepiej przygotowany do pracy obozowej, zadań trudnych i odpowiedzialnych, których wykonanie uzależnione jest od należytego osobistego przygotowania i przygotowania pojazdu.

Podczas „Przeglądu Generalnego" w jednostce wojskowej otrzymał odznakę „Wzorowego Kierowcy" za najlepsze przygotowanie pojazdu do pracy obozowej.

„Za pierwszy warunek należytego wykonania zadań obozowych" — opowiada kpr. Nosek „uważam dobre przygotowanie pojazdu do zadań czekających go w czasie ćwiczeń letnich.

Zawsze przed drogą przeprowadzam dokładny przegląd, przestrzegam także przeglądów okresowych. Wykonuję wszystkie zadania, gdyż mam w swoim posiadaniu najlepszy sprzęt produkcji radzieckiej, samochód Gaz-63. Nie zapominam także o doszkalaniu się. Dużą pomocą są dla mnie numery „Za Kierownicą", które poszerzają aktualne zagadnienia pracy obozowej.

Niektóre artykuły omawiamy wspólnie z kolegami i kpr. Pienewskim Janem, st. szer. Królem Bogusławem, szer. Brzozowskim Stanisławem. Jeżeli mamy jakieś trudności to zwracamy się do plutonowego zaw. Wechmana Władysława, a ten doświadczony podoficer zawodowy zawsze nam potrafi wyjaśnić i pomóc".

Kpr. Nosek ZMP-owiec noszący na piersi odznakę „Wzorowego Kierowcy" jest już na obozie po raz drugi. Wyróżnia się w szczególności przy szkoleniu młodych kierowców.

Zdobyte na zeszłorocznym obozie doświadczenia przekazuje swym młodszym kolegom, uczy ich dbałości o sprzęt oraz eksploatacji w warunkach polowych.

„Pamiętajcie — mówi do młodych kierowców — że samochody produkcji radzieckiej są najlepsze i niezawodne, jak się o tym niejednokrotnie przekonałem. Trzeba tylko o nie dbać, systematycznie przeprowadzać przeglądy, szczególnie w warunkach obozowych".

Kurski Jan kpr.

Kapral Dziubałtowski Julian z jednostki oficera Trychanta jest magazynierem m.p.s. Postanowił on, że przez należyte zorganizowanie polowego magazynu m.p.s. pomoże kierowcom w wykonywaniu ich trudnych zadań obozowych.

Kpr. Dziubałtowski zdawał sobie sprawę, że jeżeli wydawana przez niego benzyna i smary będą brudne i zapiaszczone, wówczas obniżona zostanie sprawność techniczna pojazdów.

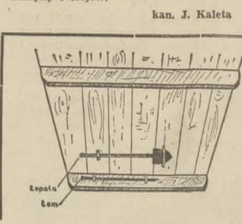
Ażeby temu zapobiec szczelnie zamyka on wszystkie zbiorniki gdzie przechowuje się benzynę i smary. Dba o czystość naczyń, karnistrów, wiader, lejków. We wzorowej czystości utrzymuje pompy do pompowania benzyny i oleju. Osobiście dopilnowuje, ażeby kierowcy nalewali benzynę do zbiorników przez lejek z gęstą siatką.

Polowy magazyn m.p.s. kpr. Dziubałtowskiego znajduje się w ziemiance ogrodzonej drutem kolczastym. Na podkładach zpni drzewnych ustawione są szeregi beczek z benzyną i olejami. Duża tablica podaje stan m.p.s. na każdy dzień. Z lewej strony półki z desek gdzie przechowywane są naczynia. Z prawej stół, nad stołem wiszą tablice z ciężarem właściwym benzyn i olejów, oraz wykazy smarów jakich należy używać do zespołów poszczególnych typów samochodów. Na sprzęt przeciwpożarowy składają się gaśnice pianowe, łopaty, oskardy i piasek zabezpieczony przed moknięciem.

Dobrze zorganizowany polowy magazyn m.p.s. przyczynia się do utrzymania sprawności technicznych pojazdów.

Odpowiednie i czyste paliwa i smary ułatwiają pracę kierowcy. Pamiętać o tym należy szczególnie w warunkach obozowych, gdzie tak łatwo o zapiaszczenie benzyny i olejów.

kan. J. Kaleta



o obozowej racjonalizacji...

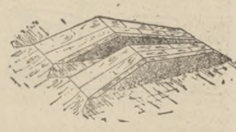
ULEPSZYLIŚMY ELEMENTY P. S. O.

Wymurowana z cegieł i ocementowana z wierzchu rampa do mycia traktorów bardzo często świeciła „pustką" nie nadając się do użytku.

Cóż z tego, że była mocna i wytrzymywała ciężar takiego nawet traktora jak „Staliniec", kiedy gąsienice po pewnym czasie kruszyły jej nawierzchnię, ześlizgując się po gładkim i twardym cemencie. Wystarczyło kilka razy wjechać i zjechać z rampy, aby stała się niezdatną do użytku.

Aż wreszcie położył temu kres członek PZPR kpr. Mrozek Kazimierz, odpowiedzialny za całość i czystość punktu mycia pojazdów mechanicznych. Wpadł on na bardzo prosty lecz cenny pomysł.

Nawierzchnię rampy, po której dotychczas gąsienice traktorów ześlizgiwały się krusząc ją, pokrył podłogą z desek układając je równolegle do toczących się gąsienic. Deski użyte do pokrycia nawierzchni rampy, nasycił przepracowanym olejem, czyniąc je w ten sposób odporne na wilgoć i łupanie się, oraz pękanie pod wpływem ciężaru traktorów.



rys. autora

Teraz praca w parku znów płynie normalnym trybem. Nie widzi się już opodal punktu mycia, traktorów — czyszczonych i mytych z mozołem przez kierowców, usiłujących dostać się pod podwozie.

Rampa znów jest czynna, a kierowcy z wdzięcznością myślą o kpr. Mrozku, który przez zastosowanie swego pomysłu zaoszczędził im trudu i potu.

bomb. Małgosiak Stefan.

PRAKTYCZNY POMYSŁ

Kierowcy Papierkowski i Namysłowski mieli zmartwienie. Od dłuższego już czasu trapiła ich sprawa właściwego umieszczenia sprzętu saperskiego znajdującego się w wyposażeniu ich samochodów.

Dotychczasowe umocowywanie na bocznej ścianie skrzyni ładunkowej, czy też wewnątrz skrzyni na podłodze nie zadawalało obu kierowców. W pierwszym wypadku narzędzia obrywały się zwłaszcza na ćwiczeniach w lesie, gdy trzeba było przejeżdżać gęste krzewy. Pewnego razu kpr. Namysłowski omal nie zgubił łopaty. Prawie godzinę szukali razem z kpr. Papierkowskim, zanim ją znaleźli. Leżała pod krzakiem gęstego wysokiego krzaka jałowca, w którym kpr. Namysłowski maskował swego Zisa. Sprawdzili klamry mocujące. Znajdowały się one nienaruszone na swoim miejscu i dopiero ślady dość głębokich zadrapań na bokach skrzyni podsunęły im myśl, że gałęzie łopatę poprostu wysunęły.

W drugim wypadku tzn. przy zamocowywaniu narzędzi na podłodze wewnątrz skrzyni, nie były one narażone na zgubienie, lecz za to nadmiernie się niszczyły, gdyż przeważnie ludzie ciągle po nich chodzili depcząc je podkutymi butami. Narzędzia saperskie wewnątrz skrzyni przeszkadzały również w ładowaniu jej.

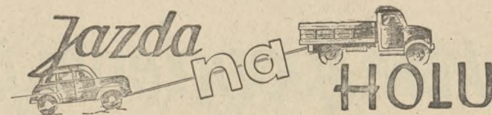
Trzeba było coś wymyślić. Czego jednak nie dokona pomysłowy kierowca ZMP-owiec. Kpr. Papierkowski i Namysłowski wpadli na pomysł i projekt swój przedstawili dowódcy, który uznał go za bardzo dobry, a praktyka potwierdziła jego wartość. Umocowali oni swoje narzędzia saperskie — pod skrzynią ładunkową, oraz za kabiną, między ramą, a spodnią częścią podłogi, tak jak na rysunku z lewej.

Sposób ten okazał się bardzo praktyczny. Teraz kierowcy są już spokojni, że gałęzie nie spłatają im przykrej niespodzianki.

Za swój cenny pomysł kpr. Namysłowski i kpr. Papierkowski otrzymali cenne nagrody w postaci wartościowych książek fachowych oraz pochwały w rozkazie D-cy.

sierż. F. Myszyniec

nasi korespondenci piszą



Każdemu z nas może się zdarzyć jazda na holu, dlatego też powinniśmy być dokładnie zorientowani co do sposobów i trudności tego rodzaju jazdy.

Pierwszą czynnością przed rozpoczęciem przewidywanego holowania pojazdu jest ustalenie sygnalizacji między kierowcą holującego pojazd, a kierowcą holowanego pojazdu. Sygnalizację ustalamy w celu:

— natychmiastowego zatrzymania:

— zwolnienia szybkości pojazdu holującego.

Następnie sprawdzamy stan hamulców obu pojazdów, stan układów kierowniczych i w razie konieczności jazdy nocą — światła. Wypróbowanym sposobem sygnalizacji jest łączenie między kabinami kierowców za pomocą linki lub sznurka. Można też stosować sygnalizację za pomocą sygnałów dźwiękowych, co jednak należy do środków zawodzących w niektórych wypadkach.

Następnie łączymy oba pojazdy przy pomocy specjalnego drąga holowniczego w ten sposób, aby zahaczyć go o tylny hak samochodu ciągnącego i lewy przedni holowanego. Jeżeli używamy do holowania liny, co jest ostatecznością, winna ona posiadać co najmniej długość samochodu holowanego (3 do 6 m). Za długiej liny nie należy stosować, gdyż stwarza to trudności w braniu ostrzejszych zakrętów. Dla pewności można zawiesić na linie w jej środku jakiś widoczny przedmiot (czerwoną szmatkę, tabliczkę tekturową) w celu zasygnalizowania obecności liny, która w niektórych oświetleniach przestaje być widoczną, szczególnie na tle murów i domów.

Ruszanie z miejsca musi odbywać się jak najostrożniej po podaniu uprzednio sygnału. Szarpanie niszczy oba pojazdy, przy czym w holowanym cierpi rama i nadwozie, w holującym rama, opony, układ pędny, sprzęgło, silnik i nadwozie.

Kierowca prowadzący pojazd holujący nie może ani na chwilę zapominać, że ma pojazd, który do tego nie tylko nie ma całkowitej swobody ruchów, ale ponadto kierowca ma ograniczone pole widzenia. Dlatego też powinien on prowadzić pojazd jak najbliżej prawej strony, jechać wolno i ostrożnie, nigdy gwałtownie nie hamować, w razie konieczności pedału hamulca w razie konieczności zatrzymania sygnalizować do tyłu światłem „Stop" przez parokrotne lekkie naciśnięcie pedału hamulca. Światło „Stop" przy prawidłowo działającej instalacji musi zapalać się przed rozpoczęciem działania samego mechanizmu hamującego. W ten sposób kierowca wozu holowanego będzie przygotowany na zahamowanie stale przygotowany na rozpoczęcie hamowania.

Kierowca wozu holowanego powinien jechać zawsze bliżej środka jezdni tak, aby mieć większy zakres widoczności. Gdy to nie jest możliwe powinien śledzić bacznie światło „Stop" przed sobą i być częcie hamowania.

Podczas jazdy nocą pojazd holowany musi mieć włączone światła postojowe, lub obniżone szosowe, a jeżeli pojazd holujący posiada znak sygnalizujący przyczepę, winien być on oświetlony i ustawiony we właściwy sposób.

Pojazd holowany musi mieć hamulce sprawnie działające. Również wskazanym jest, aby w kabince pojazdu holującego znajdował się pomocnik, który mógł by obserwować stale pojazd holowany i przekazywać swoje spostrzeżenia kierowcy. Kierowcy obu pojazdów winni dbać o to, by w czasie holowania linka holownicza była stale napięta. Celem uniknięcia wypadków wskazanym jest ograniczanie szybkości jazdy, nie przekraczając jej na szosach do 30 km/godz., a w mieście do 20 km/godz.

kpr. F. Uzięblo.

SŁYSZELI, ŻE „DZWONI"

2 kierowców z jedn. samochodowej oficera Górskiego zapytuje nas w swym liście, dlaczego, gdy dają „gaz do deski" to słychać jak dzwonią „bolce" pomimo, iż silnik samochodu jest ostatnio po naprawie głównej.

— Trzeba Wam Koledzy odpowiedzieć tak, jak tym, co to słyszeli, że dzwoni, a nie wiedzieli gdzie. Otóż po pierwsze nie mówimy po polsku „bolce", lecz sworznie tłokowe. Ponieważ wóz jest po naprawie głównej, napewno nie są one luźne i nie mogą powodować słyszanego przez Was stuku. Stuk ten powstał z innych przyczyn. I tak stukać mogą tłoki o ścianki cylindrów. Dzieje się to wtedy, gdy np silnik ma zbyt wczesny zapłon, ponieważ mieszanka zostaje zapalona zbyt wcześnie, zanim tłok dojdzie do górnego martwego punktu. W tym właśnie momencie tłok zostaje gwałtownie „naciśnięty", a ponieważ korbowód nie stoi jeszcze pionowo, więc tłok uderza bokiem o ściankę cylindra. Wiemy, że między tłokiem a cylindrem jest pewien bardzo mały luz. Luz ten wystarcza, aby w wypadku „uderzenia" tłoka zbyt wczesnym zapłonem do boku cylindra wydać stuk, który bierzecie za stuk sworzni.

Stuk, o którym piszecie, że powstaje przy gwałtownym dodaniu gazu może być również wywołany naskutek tzw. detonacji mieszanki w cylindrze. Detonacja, to jest specjalny rodzaj spalania mieszanki, podobny do wybuchu materiału wybuchowego. Jak wiemy, mieszanka zapala się w głowicy od iskry w świecy. Ale zapalanie to idzie falą od świecy do najdalszych zakamarków głowicy, tak jak na przykład fale, rozchodzące się od kamienia rzuconego do stawu.

Jeżeli zapalanie ma właśnie taki charakter „falowy" — to wszystko jest w porządku i stuku nie będzie. Zapalenie mieszanki trwa wtedy niezmiernie krótko, maleńką cząsteczkę sekundy, ale trwa. Natomiast przy objawie detonacji zapalenie jest eksplozją, gwałtownym zapaleniem się mieszanki od razu w całości. Taka właśnie eksplozja wywoła stuk — dźwięk uderzenia o ścianki głowicy, o tłok, o cylinder. Ten właśnie stuk słyszymy i nieświadomi rzeczy, nazywamy go najczęściej „stukiem sworzni tłokowych", choć sworznie nic do tego nie mają.

Najpewniejszym sposobem, który zalecamy stosować dla uniknięcia stuku w cylindrach będzie nie dodawanie nigdy gwałtownie i do końca gazu. Zastosowanie się do tej rady wyjdzie zawsze na dobre silnikowi: przedłuży jego życie, oszczędzi tłoki i cylindry oraz zmniejszy zużycie paliwa.

Zabezpieczaj pojazd na postoju



Nie zapominamy o kierowcach, którzy pozostali w garnizonach. Chcemy im dać dobrą radę — pisze nasz korespondent st. szer. Filipiak.

Często zdarza się, że pozostawić musimy samochód na ulicy. O ile jednak ulica ta będzie położona pochyło z góry należy przedsięwziąć dodatkowe środki bezpieczeństwa. Dlatego poza zaciągnięciem ręcznego hamulca, wyłączeniu stacyjki, gdy zaparkowaliśmy samochód w przepisowym miejscu (zgodnie z przepisami ruchu kołowego!) skręcimy koło przednie tak, aby opierało się przodem o krawężnik, o ile droga spada w dół. O ile zaś parkujemy na ulicy pod górę, to koło musimy ustawić tak, aby o krawężnik opierało się tylem. Zabezpiecza to wóz od ewentualnego zjechania w dół podczas naszej nieobecności.

st. szer. Filipiak

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

W związku ze wzmożoną eksploatacją pojazdów mechanicznych w okresie obozów letnich, chcę podać kolegom dwie praktyczne wskazówki.

Pierwsza z nich jest stosowana już przez niektórych kierowców i dotyczy systemu hamulcowego samochodu „ZiS-150". W samochodzie tym, posiadającym doskonałe hamulce powietrzne, podczas jazdy w terenie nierównym i po drogach krętych, węże hamulcowe przednich kół, ocierają się o opony podczas brania zakrętów i ulegają uszkodzeniu. Przetarcie węża może spowodować jego pęknięcie przy hamowaniu i groźny w skutkach wypadek.

W celu ochrony węży przed przetarciem należy podwiązać je (najlepiej za pomocą paska gumowego ze starej dętki) do wspornika przedniego błotnika tak, aby przy maksymalnym skręcie koła, wąż nie dotykał do opony.

Druga wskazówka dotyczy samochodu osobowego „Skoda". W samochodzie tym w pochwach półosi, od dołu, w odległości kilku cm od tarczy hamulcowej, znajdują się otwory służące jako odwietrzniki, przez które wydostaje się smar. Smar ten, ściekając po pochwie półosi i tarczy hamulcowej, zanieczyszcza koła i ochlapuje opony niszcząc je.

W celu zapobieżenia temu należy w każdy z otworów wcisnąć kawałek rurki długości 2—3 cm, która wyciekający smar będzie kierowała wprost na ziemię.

Węglarz Zbigniew, kpt.

BEZPIECZNY PRZEJAZD Z ŁADUNKIEM

Często zdarza się, że wypełniając rozkaz służbowy przewozimy samochodem ciężarowym ładunek przekraczający wysokość normalnie załadowanej ciężarówki.

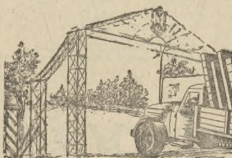
Musimy więc pamiętać o tym, że przed bramami jednostki, przejazdami pod mostami kolejowymi, drogowymi lub przez tunele, należy sprawdzić, czy prześwit mostu czy tunelu pod którym mamy przejeżdżać zezwala na bezpieczne przedostanie się samochodu z ładunkiem i czy nie zajdzie możliwość zawadzenia.

Oczywiście nie będziemy mierzyć miarką za każdym razem wysokości prześwitu, ani nie będzie rozsądnie „na oko" lub „na wyczucie" wjeżdżać pod bramę, czekając ze strachem czy lada chwila nie zawadzimy ładunkiem.

Dlatego też prostym, oczywiście gospodarczym sposobem jest założenie tyczki drewnianej (może być wędka) pionowo na masce samochodu, tak jak wskazuje rysunek. Odmierzając raz wysokość całego wozu z ładunkiem, dla pozostawienia miejsca na nieprzewidziane wstrząsy zmieniające wysokość, ustawiamy tyczkę końcem swym wyżej od powierzchni górnej ładunku o 10 — 15 cm.

W ten sposób wjeżdżając powoli pod przeszkodę nie musimy nic robić na czucie lub na oko, jedynie patrzymy na tyczkę i obserwujemy czy ona na wysokość „zmieściła się", a to nam już daje prawo do bezpiecznego przejazdu.

plut. M. Janeczek
rys. autora



Z doświadczeń NA OBOZIE LETNIM

UPAŁ SZKODZI TWEMU POJAZDOWI

W upały (w ogóle na okres letni) należy zmienić olej w skrzynce przekładniowej i w przekładni osi napędowych z zimowego na letni. Należy się również liczyć z możliwością tworzenia się bąbli gazowych w przewodach hamulcowych hydraulicznych, oraz w przewodach paliwa. Nie należy przeto nigdy dopuszczać, by te przewody znajdowały się koło gorących części samochodu.

Dobrze jest również osłonić pompkę paliwa przed gorącem lub założyć przed nią rodzaj lejka, przez który powietrze zza chłodnicy chłodziłoby pompkę.

st. szer. K. Maczek

OCZY TO TWÓJ SKARB

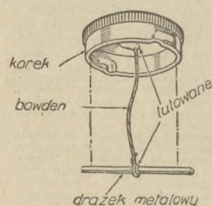
— Chroń oczy przed słońcem — radzi przodujący kierowca naszej jednostki plut. Maciejko. Zwłaszcza w okresie letnim są one narażone na większe zmęczenie. Dlatego, gdy jedziesz pod słońce miej zawsze czystą przednią szybę w samochodzie. Kurz, błoto i plamki na szybie bardzo poważnie zmniejszają widoczność i stwarzają nawet niebezpieczeństwo niezauważenia w porę jakiejś przeszkody.

— Nie należy również — mówi nam plut. Maciejko polerować na błyszcząco wierzchu maski silnika. Unikaj nawet w samochodach osobowych, posiadania na masce w lecie chromowanych listew błyszczących. Gdy będziesz jechał dłuższy czas pod słońce błyszczące przedmioty oślepią cię oraz wywołają przedwczesne zmęczenie wzroku

sierż Zawada Michał

NIE GUBIĆ KORKÓW

Nie miłą przygodę miał jeden z kierowców naszej jednostki — pisze nam plut. Waligóra — gdy w czasie ćwiczeń w terenie upadł mu przy kontrolowaniu za-



wartości zbiornika benzynowego korek od zbiornika na ziemię. D-ca zarządził natychmiastowy odjazd i z braku czasu kolega nasz nie zdążył odszukać korka. Po tym przykrym doświadczeniu postanowiliśmy zabezpieczyć się przed nowymi stratami. Oto co wykonaliśmy widzicie Koledzy na rysunku.

Łatwo możecie sami wykonać na własny użytek takie zabezpieczenia. Wystarczy kawałek dobrego bowdenu, który do korka i metalowego drążka możemy sami przylutować. Jasne, że drążek musi być dłuższy niż średnica otworu zbiornika benzynowego, dla którego jest przeznaczony.

st. szer. W. Gwóźdź

Hamulce powietrzne SAMOCHODU ZIS 150

W związku z coraz większą ilością wchodzących do eksploatacji samochodów ZIS, zaopatrzonych w hamulce pneumatyczne, podajemy kierowcom i warsztatom obsługi, parę danych dotyczących hamulców powietrznych.

Osiągnięcie jak najlepszej wydajności hamulców zależne jest od stanu poszczególnych elementów systemu hamulcowego. Tak więc, bębny hamulcowe jak i dźwignie rozpieracza, wkładki jak i zawór zwrotny, wszystko to odgrywa rolę w działaniu hamulców.

1. Bębny hamulcowe muszą być zaopatrzone we wzmocnienia, bądź to żebrowe, bądź pierścieniowe, celem uniemożliwienia jakiegokolwiek odkształcenia się na skutek dużego, bo dochodzącego do 3000 kg ciśnienia szczęk.

2. Powierzchnia wewnętrzna bębna musi być pozbawiona zadrapań i rys, a najlepiej powinna być przeszlifowana.

3. Bębny hamulcowe muszą być ustawione idealnie współśrodkowo do osi.

4. Bębny hamulcowe winny być ustawione jak najbardziej w strumieniu przepływającego powietrza, celem dobrego chłodzenia.

5. Materiał z którego są wykonane bębny hamulcowe, powinien być możliwie twardy i odporny na ścieranie.

6. Szczęki hamulcowe muszą być przetoczone na swej zewnętrznej powierzchni, aby nakładki przylegały do nich w 100 proc.

7. Szczęki hamulcowe muszą być ustawione współśrodkowo do bębna, tak aby nakładki mogły przylegać całą powierzchnią podczas hamowania.

8. Szczęki hamulcowe nie mogą posiadać na kółkach mocujących za dużych luzów, bo uniemożliwia to dobre ich prowadzenie i powoduje drgania podczas jazdy.

9. Szczęki hamulcowe muszą posiadać pewien boczny luz na sworzniach i rozpieraczu tak, aby się nie zacinały przy hamowaniu.

10. Szczęki hamulcowe winny być ułożyskowane brązem na sworzniach mocujących, celem uniemożliwienia powstawania rdzy.

11. Okładziny hamulcowe nie powinny wystawać swą szerokością poza szczękę, gdyż tarcie bokami uniemożliwia dobrą regulację hamulców.

12. Tarcza trzymająca szczęki powinna być przykręcona do osi śrubami stalowymi, zabezpieczonymi w sposób gwarantujący nieodkręcenie się.

13. Sprężyny odciągające szczęki winny być w miarę mocne. Za słabe spowodują przycieranie nakładek i grzanie się bębna, a za mocne pochłaniają w za dużym procencie siłę przeznaczoną na hamowanie.

14. Stosunek długości ramienia wałka rozpierającego do samego rozpieracza winien być tak dobrany, by mała siła na ramieniu powodowała powstanie dużej mocy na rozpieraczu.

15. Aby uniknąć nierównomiernego hamowania, trzeba długość wszystkich ramion wałków rozpieraczy utrzymywać jednakowo.

16. Rozpieracz i powierzchnia jego pracy na szczękach winny być wzmocnione.

17. Bezwzględnie należy dbać o jak najdoskonalsze zabezpieczenie hamulcy przed zaolejeniem, stosując wewnątrz bębna kolnierze blaszane odprowadzające smar wyrzucony z łożysk na zewnątrz bębna.

18. Utrzymywać w czystości zawór regulujący ciśnienie i nie zmieniać w żadnym wypadku jego fabrycznego ustawienia.

19. Sprawdzać stan zaworu zwrotnego i w razie nieszczelności docierać gniazdo.

20. Uzupełniać zgodnie z miarką poziomu olej w sprężarce oraz sprawdzać czystość filtra sprężarki.

A. ŻYMIRSKI

DROBNE USPRAWNIENIE – WIELKA OSZCZĘDNOSC

Plut. Pelczyński jest magazynierem MPS. Każda kropla benzyny rozlana na ziemię przy codziennym tankowaniu samochodów przyprawia go o szczere zmartwienie. Samochodów jest dużo i tankują paliwo codziennie, więc miesięcznie marnuje się w ten sposób kilkanaście litrów benzyny — myśli stroskany podoficer.

Plut. Pelczyński postanowił temu jakoś zaradzić. Właściwie benzyna niszczyła się przy wlewaniu jej przez lejek. Rozpryskiwała się na wszystkie strony i nie było można temu zapobiec.

Od czego jednak głowa na karku. Plut. Pelczyński pokazał pewnego dnia wszystkim kierowcom w jednostce ulepszony lejek własnego pomysłu. Różnił on się od normalnego lejka tylko tym, że posiadał z wierzchu wklęsłą przykrywkę z otworem wlewowym. W użyciu za to okazał się nadzwyczaj praktyczny — ani jedna kropla benzyny nie spadła na ziemię.

Pomysł plut. Pelczyńskiego powinien znaleźć zastosowanie u wszystkich magazynierów MPS i kierowców W.P.

szer. H. Sobczak

Coś dla warsztatowców: HARTOWANIE

Przy wykonywaniu poszczególnych prac ważną rolę odgrywają narzędzia, którymi posługuje się dany mechanik. Nie zawsze tokarz mechanik, czy ślusarz umie przygotować swoje narzędzia, tak aby praca jego była szybka, dobra i owocna. Np. hartowanie narzędzi i stali (noże tokarskie) wymaga pewnej znajomości i praktyki fachowej.

Wiemy, że przez hartowanie zwiększamy twardość i wytrzymałość stali i dlatego warsztatowcy powinni wiedzieć w jaki sposób ją hartować, do jakiej temperatury ją podgrzać i w jakich środkach chłodzących ją ochłodzić.

Do hartowania używamy przeważnie stali węglistej o zawartości około 0,5 procent do 1,5 proc. węgla, które to muszą być szybko chłodzone. Stale stopowe i wysokostopowe zawierające więcej jak 0,9% węgla należy przy hartowaniu dogrzać powoli do temperatury około 400° — 500° C, a następnie szybko do 750° — 800° C i gwałtownie ochłodzić w ośrodku szybkochłodzącym.

Stale szybkotnące ogrzewamy powoli do 800° — 900° C i szybko do 1100° — 1350° C (w zależności od gatunku stali) i chłodzimy powoli w ośrodkach wolnochłodzących. Jeżeli przy otrzymywaniu stali otrzymamy dane zawartości w nich węgla to hartowanie będzie łatwe i szybkie, jeżeli nie będziemy mieli bliższych danych, hartowanie będzie powtarzane kilka razy aż stwierdzimy, że odpowiedni materiał ma swoją twardość i wytrzymałość. Najpierw przeprowadzić hartowanie próbne a następnie już hartować inne narzędzia czy części zamienne.

W każdej stacji technicznej obsługi (gdzie odbywa się hartowanie) winny wisieć tablice o danych środkach chłodzących, które podaję poniżej:

1) **Szybko chłodzące:** zimna woda, oraz zimna woda zmieszana z solą kuchenną lub kwasem siarkowym.

2) **Wolniej chłodzące:** zimna woda z mlekiem wapiennym.

3) **Płyny wolnochłodzące:** oleje, łój, tłuszcze, nafta, gorąca woda, tłuszcz rybi.

Aby praktycznie wiedzieć do jakiej temperatury jest nagrzana dana stal musimy znać kolory jakie przyjmuje stal przy nagrzaniu do odpowiedniej temperatury, oraz jakie przyjmuje barwy przy hartowaniu tzw. odpuszczanie podają tabelki, które ułatwią każdemu mechanikowi najprostszy sposób ich podgrzania i hartowanie w najprostszych warunkach nawet polowych.

ppor. Cz. Górski

Stopnie C.	Kolory (nalotu)
210	jasno żółty
220	słomiano żółty
230	żółty
240	brunatny
250	szaro-żółty
260	purpurowy
270	czerwony
280	fioletowy
290	ciemno niebieski
300	modry
310	jasno niebieski
320	szaro niebieski
330	szaro zielony

Stopnie C.	Kolory
520 - 580	ciemno brunatny
580-650	brunatno czerwony
750-780	ciemno wiśniowy
780-800	wiśniowy
800-830	jasno wiśniowy
830-880	jasno czerwony
880-1050	żółto czerwony
1050-1150	ciemno żółty
1150-1250	żółto biały
1250-1350	biały

POZNAJ PIONIERÓW TECHNIKI SAMOCHODOWEJ

PIERWSZE miejsce pod względem produkcji ciągników zajmuje dziś na świecie Związek Radziecki. To nie państwa kapitalistyczne o przereklamowanej technice motoryzacyjnej, ale właśnie Związek Radziecki — kraj zwycięskiego socjalizmu, zrozumiał konieczność szerokiej rozbudowy przemysłu traktorowego. To też dziś radzieckie MTS-y (stacje maszynowo-traktorowe)) wyposażone są w najnowocześniejsze wszelkiego rodzaju typy ciągników i maszyn, a park traktorowy ZSRR prawie dwukrotnie przewyższa park maszyn wszystkich razem wziętych państw kapitalistycznych.

Dziś więc rolnictwo w Związku Radzieckim, najbardziej postępowe rolnictwo świata, dysponuje najdoskonalszym sprzętem traktorowym. Nie wszyscy jednak wiedzą, że na przełomie XVII i XVIII wieku rozpoczęły się w ówczesnej Rosji prace, które dały początek dzisiejszemu przemysłowi traktorowemu.

JESZCZE bowiem w roku 1785 uczony rosyjski Iwan Komow w książce „O naprawie ziemi i maszynach rolniczych" zwrócił się z apelem do techników, podając równocześnie swój projekt maszyny, która ułatwiłaby uprawę ziemi zastąpiła chłopu konia. Apel Komowa podjął wynalazca inż. Guriew i przystąpił do realizacji budowy pierwszego na świecie ciągnika, który nazwał „naziemnym parostatkiem". Niestety w warunkach carskiego terroru i ucisku genialna myśl uczonego wynalazcy, prześcigająca o dziesiątki lat rozwój ówczesnej techniki, nie mogła zostać zrealizowana.

Kilka lat później, niezrażony trudnościami stawianymi Guriewowi przez rząd carski, syn chłopa kapitan Dymitr Zagriaszskij buduje w r. 1830 pierwszy na świecie ciągnik rolniczy, który przed specjalną komisją zdaje egzamin użyteczności. Ciągnik budowy Zagriaszskijego jest zarazem pierwszym ciągnikiem gąsienicowym na świecie.

JUŻ przed 120 laty ten genialny konstruktor rosyjski zrozumiał zalety napędu gąsienicowego. Umiał on również pokonać jedną z największych trudności konstrukcyjnych: rozciąganie się gąsienic w ruchu. Ciągnik jego już wówczas posiadał mechanizm amortyzujący i naciągający układ gąsienicowy, przy pomocy kół trakcyjnych, który w głównych zarysach przetrwał do dziś. Jednej trudności nie udało mu się pokonać, a mianowicie problemu układu kierowczego ciągnika. Pojazd jego mógł poruszać się jedynie po linii prostej.

Trudność tę pokonał i stał się twórcą pierwszego na świecie traktora, odpowiadającego naszemu obecnemu pojęciu o ciągniku gąsienicowym, chłop rosyjski, mechanik maszyn parowych Fedor Abramowicz Blinow. W pracach Blinowa brał udział również Jakow Mamin konstruktor pierwszych rosyjskich kołowych ciągników i budowniczy pierwszej fabryki traktorów.

ZASADA wynaleziona przez Blinowa pozostała do dziś podstawą układu kierowniczego ciągnika. Polega ona na tym, że jedna gąsienica zatrzymuje się w miejscu podczas, gdy druga, poruszając się powoduje wykonanie zwrotu. Ciągnik Blinowa z łatwością pokonywał rozorany grunt, ciągnąc pług lub wóz oraz radził sobie dobrze z błotem i piaskiem.

O ciągniku gąsienicowym czy też kołowym nikt wówczas poza Blinowem i Maminem jeszcze nie myślał. Pomysł budowania ciągnika lżejszego i tańszego posiadającego zamiast gąsienic koła, zamiast ciężkiej maszyny parowej — silnik spalinowy tkwił już w umyśle Mamina, wielkiego konstrutora rosyjskiego. Trudna jednakże była droga prowadząca do zbudowania pierwszego ciągnika. Wiodła przez zadymioną, ciemną kuźnię w wiosce Bałakowo, gdzie powstał prototyp ciągnika zaopatrzony w silnik własnej konstrukcji Mamina, pracujący na nafcie, aż do przestronnego warsztatu, który Mamin nazwał „Specjalnym zakładem produkcji silników Rosyjski Diesel" i ciągników „Rosyjski Traktor".

W 1903 roku silnik Mamina pojawił się na rynku. Natychmiast rozpoczął walkę z nowym rosyjskim wynalazkiem otaczany carską opieką zagraniczny kapitał, którego przedstawicielem w dziale silników była firma „Gornsby". Dzięki wystrwałości Mamina spaliły jednakże na panewce wszelkie próby Anglików przekupienia go, by zaprzestał produkcji oraz szykany carskiej administracji. Na zachodnio-syberyjskiej wystawie przemysłu metalowego silnik Mamina uzyskał złoty medal podczas gdy konkurencyjny silnik „Gronsby-Aktroid" musiał być ze względu na braki konstrukcyjne zdjęty z wystawy.

W tym czasie Mamin rozpoczął budowę ciągników kołowych zaopatrzonych w nagrodzony na wystawie silnik.

W 1910 roku pierwsze ciągniki wyszły na rynek jednakże w ówczesnej Rosji praca Mamina nie mogła zostać w pełni uwieńczona sukcesem jakim by było masowe rozpowszechnienie ciągnika. W ustroju kapitalistycznego wyzysku i carskiego ucisku, nie mógł on znaleźć dostępu do chłopa.

MOŻLIWOŚĆ tę stworzyła dopiero Wielka Rewolucja Październikowa. Już w początku 1918 r. Lenin wezwał wielkiego konstruktora do Moskwy na Kreml i polecił mu zakupić za 100.000 rubli w złocie konieczne dla rozpoczęcie masowej produkcji traktorów obrabiarki. Mamin wypełnił udzielone mu przez Lenina zadanie i w mieście Marks w fabryce „Odrodzenie" rozpoczęła się po raz pierwszy w dziejach Rosji seryjna produkcja silników.

Od tego czasu zaczyna się szybki rozwój w budowie maszyn. Charakterystyczną właściwością dla gospodarki ZSRR jest wysokie tempo powiększania się parku ciągnikowego (rys. 1). W okresie dziesięciu lat od 1930 do 1940 roku wzrost ilości ciągników w gospodarce ZSRR wynosił 735% zaś w USA w tym samym okresie — 168% czyli wzrost parku ciągnikowego w ZSRR był o 44 razy większy niż w USA.

PO Wielkiej Narodowej wojnie w związku z uchwałami czwartego z kolei planu pięcioletniego — planu odbudowy i rozwoju gospodarki Związku Radzieckiego, znacznie wzrosły możliwości produkcyjne ciągników i maszyn rolniczych. W ostatniej pięciolatce wykonano około 325 tysięcy ciągników, co w przeliczeniu na 15-konne daje 720 tysięcy ciągników, tj. o 48 tys. więcej niż dały duże dwie pierwsze pięciolatki razem wzięte.

Jak widzimy, socjalistyczny charakter gospodarki narodowej daje ogromne możliwości rozwoju produkcji o jakiej nie może nawet marzyć żaden kraj kapitalistyczny.

Produkcja ciągników (w przeliczeniu na 15-konne) w poszczególnych pięciolatkach.

Wzrost parku ciągnikowego w ZSRR.

ROŚNIE MŁODA KADRA OFICERSKA SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

W dniu 5 sierpnia br. cała nasza Służba obchodziła wraz z Oficerską Szkołą Samochodową uroczystość promowania młodych oficerów. Jakkolwiek nie byliśmy wszyscy w dniu promocji obecni w murach szkoły, jednakże myśli i życzenia naszej służby kierowały się z obozów letnich i garnizonów ku trybunie, na której Główny Kwatermistrz WP gen. bryg. Komar promował młodych oficerów samochodowych.

Gorące uczucia, połączone z chęcią niesienia pomocy młodym oficerom w ich dalszej pracy w jednostkach, wypływają z głębokiego zrozumienia żołnierzy służby samochodowej dla sprawy kadr.

Służba Samochodowa jest najmłodszą pośród innych w Wojsku Polskim. Nie było jej wogóle w armii przedwrześniowej, której burżuazyjno-obszarnicze dowództwo, prowadzące antynarodową politykę sojuszu z faszyzmem niemieckim, planujące marsz u boku pancernych hord Hitlera na Związek Radziecki, nie tworzyło jednostek samochodowych.

Przedwrześniowemu wojsku sanacyjnemu brak było nie tylko sprzętu, lecz także kadr. Nie posiadało ich również ówczesne państwo, którego gospodarka zaprzedana została przez zdradzieckie rządy kapitalistom zagranicznym.

Dopiero nasze Wojsko Ludowe w oparciu o sojusz, pomoc i przykład Armii Radzieckiej, stworzyło prawdziwą, nowoczesną motoryzację wojskową. Wraz z napływającym, wspaniałym sprzętem radzieckim, szeregi naszego wojska zasiliła kadra doskonałych radzieckich wykładowców i instruktorów.

Na przemówienie Głównego Kwatermistrza WP gen. bryg. Komara odpowiedział ppor. Staszko Wiktor zapewniając, iż młoda kadra oficerów odda wszystkie siły, aby Służba Samochodowa stała się przodującą służbą Ludowego Wojska Polskiego.

Dzięki ich pomocy i wytężonej pracy powstała również centralna placówka szkolenia specjalistów dla naszej służby — Oficerska Szkoła Samochodowa. Oparta na przodującej wojennej nauce i technice, posługująca się praktycznie najbogatszym doświadczeniem Armii Radzieckiej, szkoli Oficerska Szkoła Samochodowa doskonałych specjalistów, oficerów, wiernie oddanych Ludowej Ojczyźnie i władzy robotniczo-chłopskiej.

Przeszło 80 proc. wyników bardzo dobrych i dobrych uzyskanych w tym roku przez absolwentów jest dowodem stałego wzrostu poziomu szkolenia w OSS. Jest gwarancją, że młodzi oficerowie opanowali wzorowo i całkowicie wszystkie dziedziny nauki wojskowej i techniki w niezbędnych im ramach.

W Szkole młodzi oficerowie, synowie robotników, chłopów i pracującej inteligencji wykazali w pracy bezwzględne oddanie naszemu Ludowemu Wojsku, sprawie budowy socjalizmu w Polsce i nieugiętą wolę obrony pokoju. Ich miłość do Ludowej Ojczyzny i wola zbudowania naszemu narodowi szczęśliwej przyszłości, gorące uczucie przyjaźni i wdzięczności dla Wielkiego Związku Radzieckiego pogłębiło jeszcze bardziej stałe studiowanie nauki Marksa, Engelsa, Lenina i Stalina. Młodzi promowani oficerowie posiadają twardy kościec polityczny, oraz wiedzę, którą w swej dalszej pracy przekazywać będą podwładnym, wpajając w nich miłość do Ojczyzny i wierność złożonej przysiędze.

azwiska tegorocznych przodujących absolwentów i oficerów Bandrowskiego, Dąbrowskiego, Mamaja, Cieślaka, Myszko i szeregu innych stanowią słuszną dumę naszej Służby. Ich trud włożony w przygotowanie się do egzaminów mobilizują żołnierzy na obozach letnich do jeszcze silniejszego wzmożenia wysiłku dla podniesienia na wyższy poziom wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego.

Przed nowopromonowanymi oficerami samochodowymi, którzy wkrótce już obejmą stanowiska w jednostkach stają poważne zadania. Pomóc im w ich rozwiązaniu, ułatwić w pierwszych trudnościach napotykanych w pracy jest zadaniem wszystkich dowódców, starszych kolegów i kadry podoficerskiej.

Równocześnie młodzi oficerowie winni pamiętać, że Szkoła stanowiła jedynie wstęp do nauki. Obecnie w jednostkach należy zdobyte wiadomości przekazywać kolegom, równocześnie zaś uczyć się od nich i mas żołnierskich. Młody oficer musi także zrozumieć, że gwarancją zachowania zdobytej wiedzy jest wytrwałe samokształcenie. Pracować nad sobą, szkolić się za pomocą przodującej radzieckiej i własnej literatury fachowej jest obowiązkiem wszystkich nowopromowanych oficerów.

Łącząc wysiłek w zdobywaniu umiejętności dowodzenia i kierowania pracą w jednostce wraz z pogłębianiem zasobu wiadomości teoretycznych, przez rozszerzanie światopoglądu politycznego, staną się młodzi promowani oficerowie awangardą korpusu oficerskiego naszej służby, wzorowymi wychowawcami żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego.



Niezapomnianą chwilą w życiu oficera jest moment promocji. Naród powierza mu odpowiedzialne stanowisko dowódcy i wychowawcy żołnierzy Ludowej Ojczyzny. Na zdjęciu: Główny Kwatermistrz WP gen. bryg. Komar w towarzystwie Dowódcy Oficerskiej Szkoły Samochodowej dokonuje promocji.



Dumna jest rodzina ppor. Bandrowskiego Mariana, że syn ich miał możność ukończenia Szkoły Oficerskiej. Na zdjęciu: ppor. Bandrowski przyjmuje gratulacje od rodziny i znajomych.

* * *

Sierpniowy ranek zastał teren Oficerskiej Szkoły Samochodowej w gorączkowych przygotowaniach do mającej się odbyć wkrótce uroczystej promocji. Już od wczesnych godzin ruch w budynkach OSS, był zwiastunem wielkiego święta.

Zbliża się godzina dziesiąta. Na wspaniale udekorowany plac alarmowy przybywa garnizon Szkoły. Słychać werbel — pada komenda. Szeregi prezentują broń. Nadchodzi poczet sztandarowy, który zajmuje miejsce na prawym skrzydle.

Punkt dziesiąta przyjeżdża na teren OSS Główny Kwatermistrz WP Gen. bryg. Komar, który w imieniu Marszałka Polski dokona promocji. Dowódca Szkoły składa raport.

Po wygłoszonym przemówieniu do młodych podchorążych gen. bryg. Komar w obecności Szefa Służby Samochodowej promuje oficerów.

Po uroczystościach promocyjnych wspólny obiad, który minął w atmosferze niezwykłej serdeczności. Olbrzymia hala w której biesiadowali młodzi oficerowie i zaproszeni goście, rozbrzmiewała śpiewem i toastami na cześć przywódców Ludowego Rządu Polskiego oraz braterskiej Armii Radzieckiej i Jej wodza Józefa Stalina.

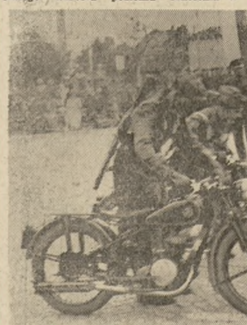
W czasie obiadu rozmawiamy z młodymi oficerami. Są nimi synowie robotników i chłopów. Ppor. Manaj jest sierotą od wczesnego dzieciństwa. Pochodzi z Lublina. Kiedy wyzwolono jego miasto i na murach fabryki, w której pracował przeczytał manifest PKWN zgłosił się ochotniczo do wojska aby bić się o taką Polskę, o jakiej głosił manifest. Walczył w szeregach Drugiej Armii, zdobywając za czyny bojowe Krzyż Waleczny. Obecnie ppor. Manaj został dowódcą i na tradycjach walk z faszyzmem, w których brał udział, na wzorze bohaterskiej postaci dowódcy Drugiej Armii — Gen. Karola Świerczewskiego. będzie wychowywały i szkolił swoich podwładnych.

Ppor. Bandrowski Marian członek PZPR także uczestnik walk Drugiej Armii, odznaczony Krzyżem Walecznych mówi: Jestem niezmiernie wdzięczny Ludowej Ojczyźnie, że miałem możność ukończenia Szkoły Oficerskiej. Opanowanie nowoczesnej techniki samochodowej, opartej na podstawie wzorów Armii Radzieckiej niewątpliwie przyczyni się do tego, że stanę się produktywną jednostką w szkoleniu nowych kadr samochodziarzy. Dzień dzisiejszy jest dla mnie wielkim niezapomnianym przeżyciem.

Nie tylko ppor. Bandrowski mówi, że dzień promocji jest dla niego niezapomnianym wydarzeniem. Potwierdza to również ppor. Cieśla Eugeniusz — syn biednego chłopa, a obecnie spółdzielcy na wsi, potwierdzają i inni nowopromowani oficerowie swoją wdzięczność dla Ludowego Rządu, dla dowództwa Szkoły, które wychowało ich na pełnowartościowych obywateli Ludowej Ojczyzny. Do takich należy także ppor. Dąbrowski były przewodniczący Zarządu ZMP w Szkole, ppor. Czapka, syn chłopa folwarcznego, ppor. Bochenek, członek Partii, który ukończył szkołę z jedną z pierwszych lokat, ppor. Pawłowski syn robotnika fabryk łódzkich.

Ppor. Wielczko Stanisława zastajemy przy rozmowie ze swym ojcem Jakubem, małorolnym chłopem z lubelskiego, przybyłym na promocję syna. Na ogorzałej twarzy — ojca szczęśliwy uśmiech. Jest on dumny, że jego Stanisław miał możność ukończenia szkoły i nauczenia się trudnej sztuki dowodzenia, w bogato wyposażonej w pomoce naukowej szkole, jak hale obrabiarek, najnowsze stacje obsługi samochodów, setki przekrojów i schematów oraz bogatą literaturę fachową.

Młodzi oficerowie wyrośli z ludu wychowani na pięknych tradycjach Ludowego Wojska nieugięcie strzec będą zdobyczy ludu pracującego, będą wiernymi obrońcami Ludowej Ojczyzny.




Tradycją uroczystości promocyjnej w OSS są rajdy motocyklowe. W roku bieżącym odbył się także terenowy rajd motocyklowy na trasie 100 km. Na zdjęciu moment startu pierwszego patrolu motocyklistów.



Grupa nowopromowanych oficerów Służby Samochodowej, którzy wykazali się dobrymi ocenami zdobywając pierwszą lokatę w egzaminach końcowych. Stoją od lewej: ppor. Kurdziel, Suprynowski, Cieślak, Myszka, Manaj, Bandrowski. W drugim rzędzie: Dąbrowski, Bochenek, Rekucki, Czapka, Kozera i Partyka.

„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowskj Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 1645 2-B-39381